

第19回 独立行政法人評価委員会
鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会

平成20年8月7日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただ今から国土交通省独立行政法人評価委員会、第19回鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を開催させていただきます。

本日は委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中、またお暑い中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。鉄道局財務課の瓦林でございます。しばらくの間、進行役を私が務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、議事を行うための定足数でございます。当分科会の8名の先生方がいらっしゃいますが、本日は6名の先生方のご出席をいただいております。したがって、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定されております、過半数を超えておりますので、議事を行うための定足数を満たしているということをまずご報告させていただきます。

次に会議の公開についてでございますが、本日の議題のうち、平成19年度財務諸表について、これを除きます業務の実績に関する評価に係る案件につきましては、例年の措置と同様でございますが、同規則に基づきまして非公開といたします。

また当該案件に関する議事録などにつきましては、議事概要につきましては主なご意見のみを記載させていただき、議事録につきましては発言された方のお名前を記載しないなどの措置を講じた上で、国土交通省のホームページで公表して参ることとさせていただきます。

それでは資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。上から順に議事次第、座席表、それから委員名簿がございます。次に審議資料につきましては議題1の業務実績評価関連でございますが、平成19年度業務実績評価の関係の資料が1-1から1-5までございます。それからもう一つ、第1期中期目標期間、4.5年間分でございます。この業務実績評価に係る資料が2-1から2-4、以上につきましては、いずれも委員の皆様限りという扱いでございまして、機構にはお配りしておりません。

また議題2といたしまして、平成19年度財務諸表に関する資料が3-1、3-2でございます。

これ以外に関係法令などを参考として配付しておりますけれども、また7月16日に開催いたしました懇談会の際の資料といたしました業務実績報告書などを参考資料として再度お席の方に配布させていただいております。

それでは、これから議事に入ります前に北村鉄道局長よりご挨拶申し上げます。

【事務局】 7月4日付で今度鉄道局長になりました北村と申します。どうぞよろしく願いたします。

今日は茹だるような暑さが続く中、先生方にご出席いただきまして、本当にありがとうございます。また、日頃から鉄道に関しまして、格段のご理解とご支援を賜っておりますことを重ねて御礼申し上げたいと思います。

この鉄道建設・運輸施設整備支援機構、私、実は8年前にも鉄道局おりましたが、その8年前は鉄道公団と運輸施設事業団という2つの法人だったわけですが、これが5年前にこういう新しい法人になりまして、ちょうど5年がたちまして、そういう意味では8年ぶりに来ますと、やっぱり世の中大分変わってきたなと思うところでございます。

今回、ちょうど第1期中期計画が平成19年度で終わって、2期目に今年度から入るということでございまして、そういう意味でちょうど節目になる時でございます。今回、この1期中期計画と、平成19年度の業務の実績についてご評価をしていただくということで、よろしく願申し上げます。

我々の立場からしますと、旧鉄道公団も新幹線などをはじめ、いろいろな事業、世の中に役に立つ事業をやっていると思っていますし、つくばエクスプレスなどをはじめ、都市鉄道との関係でもいろいろな事業を行っていると思います。また、鉄道局の所管ではございませんけれども、船の関係なども、スーパー・エコ・シップみたいなこともやったりして、世の中のために役に立っているとは思っております。鉄道・運輸機構も業務の効率化などいろいろ努力はしているのだと思って、我々としてはそういう評価をしているわけなのですが、残念ながら、所管省庁といえますか、我々の評価は、世の中には全く通用しませんで、要は身内を見ただけで見ているという風にしか世の中からは見られないのが残念ながら今の実態かと思えます。

そういう意味で会長をはじめ、皆様方に専門家の目で公正・中立な目で評価をいただくというのはすごく大切でございまして、我々はそこでいただいたご指導・ご指摘をまた踏

まえて、次の今後の運営に反映させていただくということで、何とかこの機構の社会的な使命を果たさせていただくという風にしていければと思っています。

そういう意味で、いろいろ厳しいご指摘をいただき、それをまた反映するということが我々の役目だと思っていますので、今日は少し長時間に及びますけれども、是非よろしくご指導のほど、お願い申し上げまして、簡単でございますけれども、挨拶とさせていただきます。よろしくどうぞお願いいたします。

【事務局】 それでは、これから議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、分科会長によりしくお願い申し上げます。

【分科会長】 どうもお暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきます。本日は2名の先生がご欠席なんですけれども、本日の審議事項につきましては、あらかじめ私に一任いただいているということをご報告いたします。

本日の分科会は次第でございますとおり、2つの議題であります。議題1は、平成19年度の業務実績の評価と中期目標の期間の業務実績評価であります。

今日はもう既にお出しいただいた各先生からの評価結果をもとにして、分科会としての最終的な結論を出すということでございます。

議題2は平成19年度の財務諸表についてですが、これは例年と同様に機構から説明を伺って、分科会として国土交通大臣に、もし意見があればという、その意見を取りまとめるものでございます。

それでは、早速議題1から入っていきたいと思いますけれども、まず事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 それではご説明させていただきます。前回、7月16日に懇談会といたしまして、鉄道・運輸機構から平成19年度分、それから第1期中期目標期間分、この業務実績についてご報告いただきました。各委員の先生方におかれましては、この業務実績についての報告を受けての項目ごとのご評価を非常にタイトなスケジュールの中で、ご提出いただいております。まずは心より御礼申し上げます。

資料の内容につきましては、後ほどご説明申し上げますが、最初にまずこれからの審議の進め方、段取りにつきましてご説明させていただきます。まず、本年度の評価につきましては、分科会長からもお話がございましたように、平成19年度分、それから中期目標期間、これは4.5年分になりますが、この2つがございまして、そしてまず19年度分に

ついてご説明させていただきます。資料はこの資料1の括りでございます。

事務局におきましては、先生方からご提出いただきました評価調書を集計しまして、資料1 - 4としてまとめさせていただきました。まずこの資料をご覧いただきまして、また資料1 - 2もご参考にしていただきながら、全部で50項目ございますけれども、この50項目の評価対象項目について、2種類に分けていただく。すなわち、機構に再説明を求めることなく、評価を確定させてしまう項目と機構から改めてもう一度説明してもらった上で、最終評価をどうするかについて再審議いただく項目、この2種類をご選別いただきたいと思っております。

続きまして中期目標期間でございます。これは資料2の関係になりますけれども、スタイルは同様でございます。事務局におきましては、先生方からご提出いただきました評価調書を集計した資料2 - 3として集計結果をまとめております。記載の方法が平成19年度の単年度分と違いますが、評価を1から5という数字で表しているのに対して、中期目標のほうはご案内のとおり、C、B、A、S、SSというアルファベット表記となっております。この違いでございます。

この資料をご覧いただきながら、全部でこちらは35項目ございますけれども、35項目につきまして、やはり2種類、再説明を求めることなく評価が確定させる項目と、機構に説明してもらった上で、最終評価を改めてご審議いただく項目、この2種類をご選別いただきたいと思っております。

その上で、鉄道・運輸機構に入室してもらいまして、先ほどの19年度分とあわせた両者につきましてご選別いただいた項目を簡単に説明してもらうことといたしますので、これに対する質疑をお願いいたします。こんな段取りで進めさせていただきます。

また質疑の後でございますが、機構にはもう一度退出いただきまして、平成19年度評価分については、資料1 - 5、中期目標期間分は資料2 - 4でございます。これらをそれぞれたたき台としまして、各調書の最終調整を行います。業務運営評価、さらに総合的な評定として、業務運営評価、総合評価について最終確定する、こんな進め方とさせていただきます。

なお資料1 - 1をご覧いただきますと、昨年11月に閣議決定されました独立行政法人整理合理化計画で、評価に当たっては国民の意見を募集するということになっておりまして、本件業務実績評価項目につきましては、この分科会の開催に先立ちまして、国土交通省のホームページ上で意見の募集を行っております。約10日程度掲載してございました

が、ご意見等の応募はなかったということをご報告させていただきます。

ここまでで何かご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いたします。

【分科会長】 いかがでしょうか。特にございませんか。

【事務局】 それでは、このような進め方でやらさせていただきます。まず1 - 4と1 - 5をご覧ください。1 - 4は先生方からいただきました評価コメントをそのまま合わせて掲載した資料になります。文字の色がついておりますけれども、青字は4点の関係のコメント、それから赤字は5点の関係のコメント、それ以外は黒字という色分けになっております。

この1 - 4をベースにしまして、事務局でいただいたご評価の中で、重複するようなものとか、これをまとめさせて、体裁を整えた資料が1 - 5でございます。いわば事務局編集バージョンでございます。緑色の字は事務局で必要に応じて加筆修正したといいますが、一体化する形で表現を整えたものでございます。

また先般の懇談会でご発言をいただいたご意見もあわせて記載させていただいております。このほか追加すべきコメントがあるかどうかといったところも含めまして、この1 - 5をベースとしてご審議いただければと思っております。

また1 - 5をご覧くださいと、例えば9ページは赤の網かけ、25ページはオレンジの網かけがございますけれども、この意味合いにつきましては、後ほどご説明させていただきます。

それから1 - 2のフローチャートをご説明させていただきます。これは基本的に昨年の考え方と同様でございますけれども、8人の先生方の3分の2は5.3人ですから、6人ということで、6人以上の評価があった場合には多数意見としてまず採用することとしたいと考えています。それ以外の場合は、ケースバイケースで判断していくということをまず基本方針としております。

これを今回の評価結果に当てはめると、全部で50項目ございますけれども、6人以上の先生方の同じ評価があった項目は45項目あります。これらはしたがって自動的にこの基準からしますと、3点あるいは4点となります。説明資料の右側の緑の3点、青の4点、これがその部分に該当いたします。

これらに対しまして、最大でも過半数を超えず、4人の先生方が同じ評価である項目が4項目ございます。説明資料の下側の赤いところがこれに該当いたします。

他方、このオレンジ色をつけております繰越欠損金の適正な処理につきましては、5人

の先生方が4点の評価ということで、過半数は超えているんですが、1つ下の評価で3点と二分している格好になっておりまして、これにつきまして審議対象項目とさせていただきたいと思っております。

先ほどの赤の項目とあわせまして、評価が比較的分かれていますので、機構から再説明していただいて、ご出席の先生方の間でご審議いただいて、これを確定するというところでいかがかと思っております。この資料をもとにフローチャート図の流れに沿って決めるということでよろしいか、まずご確認くださいと思っております。

再審議の対象としてどうかという5項目につきましては、1 - 3をご用意しておりますので、点数の決め方については、これでもよろしければ、次に中期目標期間部分とあわせまして、機構から再説明をしていただきたいと思いますと考えております。

【分科会長】 では、ここまでのやり方についてよろしいかどうか、ご確認くださいませう。いかがでしょうか。例年と同じですけど、よろしいですか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、続けてご説明をお願いします。青いところの確認がいきますね。失礼いたしました。やり方だけではなくて45項目、上から33、5、3、4と書いてあるところまでについて、このやり方でよろしいかどうか、結果として確定してよろしいかどうか。よろしいですか。ありがとうございます。

したがいまして、残されたのは下にあるだいたい色と赤い項目の5項目について再説明、それからきょうの出席の方々で再審議、そして確定という手順になります。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

【事務局】 そうしますと、平成19年度分につきましては、今の方法でやらせていただくということで、進めさせていただきます。

続きまして、中期目標期間分の関係ですが、資料2をご覧くださいと思います。基本的には同様でございます。2 - 3の方で、これは委員のご評価を集計したものでございます。資料2 - 4がたたき台として事務局で用意しました編集バージョンでございます。それをベースといたしまして、また2 - 1もご参考にしていただきながら、今度は35項目について、評価を確定する項目、それから再審議していただく項目をご選別いただくということになります。

その上で、機構にまた同じように入ってください、説明した上で確定させるという方

法でやらせていただきます。

2 - 1のフローチャートでございますけれども、これも年度の分と同じような考え方で作っております。6人以上の評価があった場合は多数意見を採用する。それ以外の場合はケースバイケースでやっていただくということでございます。今回の評価結果に当てはめますと、6人以上の方の評価があった項目が33項目でございます。これらにつきましては、自動的にAないしSになりまして、緑とブルーのところはそれらに該当します。

これらに対しまして、5人の先生方と3人の先生方で分かれております評価項目が2つございます。オレンジで表記しておりますけれども、13の技術開発、それから22の「船舶建造分野の技術力の活用」になります。こちら平成19年度分と同様に、機構から再説明を聴取していただいた上で、先生方のご審議をいただいて確定するという方法としてはいかがかと存じております。また、再審議の対象としてはどうかという、2項目につきましては、資料2 - 2「要審議項目について」を用意しておりますので、ご覧いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。中期目標期間の実績評価につきましては、今の説明していただいた手順と、それからそれを採用した場合の結果として、33項目が自動的に1番と、それから2項目が再審査ということになりますが、いかがでございましょうか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 よろしいですか。では、33項目までは決定したということにさせていただきます。

【事務局】 それでは段取りなどについてご意見、コンセンサスをいただきましたので、再審議項目、平成19年度分、それから中期目標期間分について機構から説明をしていただくことにしてよろしゅうございますか。

【分科会長】 よろしいですか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。では、お願いします。

【事務局】 それでは機構の方々に入室していただきます。待合室が若干離れている関係で、時間がかかっておりますので、しばらくお待ちください。

(機構入室)

【分科会長】 それでは、よろしいですか。

【事務局】 それでは、機構の方々に入っていただきましたので、平成19年度分につきましては項目といたしまして18、31、32、45、44の計5項目についての再説明をお願いすることにいたします。特に事務局からの補足でございますけれども、18、32につきましては先生方の評価が5点と4点で分かれているということでございまして、両項目、平成18年度も5点とされた経緯があるということも踏まえまして、5点の判断基準である量的、質的に見て極めて異例ということが2年続けて言えるのかとどうかといった点を中心にご説明いただきたいと思いますと考えております。

また中期につきましては、2項目、13と22についての再説明をお願いいたします。特にこれらにつきましては、やはりSSとSで分かれているということでございまして、評価の判断基準である量的・質的に見て、極めて異例と言えるのかどうかという点を中心にして、再説明をお願いしようと考えてございます。トータル40分程度でお願いできればと考えております。よろしくお願いいたします。

【鉄運機構】 それでは機構のほうから、今お話のありました平成19年度業務実績評価の関係5項目、それから中期期間の評価の関係2項目につきまして、担当より順番に資料に従いまして、ご説明をさせていただきます。

まず19年度の関係、資料1-3に基づきまして説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

【鉄運機構】 それでは18番の技術開発についてご説明をさせていただきます。計画部長の宮林でございます。よろしくお願いいたします。

1ページ目をお開きいただきたいと思いますけれども、私たち、より品質の高い鉄道を建設するというので、この技術開発への取り組みというのを最も重要な項目として取り組んでまいりました。そこにお示ししてございますように、第1分科会から第9分科会にわたりまして、現場のニーズに即したテーマを選定して、技術開発に取り組んでまいりました。19年度は34件の技術開発を推進してまいりました。そこに示したのが、それらの項目です。

これらのうち、15件が19年度で完了した項目で、そのうち例として2ページのところに取り上げているのが、フライアッシュを使用した吹付けコンクリートの開発です。

従来、私たちは高品質の吹付けコンクリートというものをトンネルの施工等で使ってまいりました。これはセメントの一部をシリカヒュームと石灰石微粉末で置きかえたもので、初期強度あるいは長期強度、それからはね返り率とか粉塵濃度が優れているということで

使用してきたものです。何分、このシリカヒュームが輸入品であるということとか、石灰石微粉末もそれなりの高い材料であるということで、これらをフライアッシュという、石炭火力発電所から産出される石炭灰ですけれども、この安価な材料と置換をして、従来の品質を確保できないかということで開発をしてまいりました。18年度、19年度と2年間の取り組みで研究を進めてまいりましたけれども、ほぼ同等の品質が確保できるということを確認しております。これに伴って、約10%のコストの削減が図られたということです。

3ページにはこうしたいろいろな開発課題に対しまして、19年度に頂いた賞を表にしてお示ししています。主なものとしては土木学会の技術賞があり、個別技術を対象としましたグループで「小土被り・土砂地山における経済的で適用性の高い新しいトンネル施工技術」に対して、それからプロジェクト全体を対象としましたグループで「拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道の建設」に対して、賞を頂戴しました。

それから昨年、土木学会の技術賞のグループで賞を頂いたSENSの開発について、今回、日本産業技術大賞を頂きました。この日本産業技術大賞は、実は平成元年に青函トンネルで当時の鉄道公団が受賞した経緯がありますけれども、土木としては青函トンネルの他に本四連絡橋が受賞した例があります。これらと同じ賞を頂いたということです。

4ページには、今回頂いた土木学会の技術賞、グループの事柄を例として示しています。前回ご説明をさせていただきましたけれども、簡単にご紹介をさせていただきますと、八戸と七戸の間約18キロのところには13本の非常に被りの薄いトンネル群がございます。すべて地下水面下での施工ということで、なかなか水の処理による掘削面の安定性の確保とか、地表面の沈下の問題が大きな課題なっていました。

従来ですと、非常に大規模な補助工法を併用しまして施工したり、あるいは開削といったような大がかりな工事ということになったんですけれども、今回、比較的簡易な補助工法をそれぞれの地質条件に応じて適用することで、結果的に大幅なコストダウンと掘削速度の向上を図ったということです。以上が19年度の技術開発の推進についての説明でございます。

引き続きまして、31番の開発成果の公表についてご説明をさせていただきます。いろいろと技術開発で得られた成果とか、施工の中で得られた知見といったことをできるだけ広く公表するように、私たちは努めております。目標が35件以上ということになってお

りますけれども、合わせて100件の公表を19年度にしたということで、5ページにお示ししていますように、土木学会の年次講演会等、学会での発表が49件、それから土木学会の論文集をはじめとした投稿が51件となっています。この51件の中には査読付といわれている、かなり厳しい審査を受けたものが8件含まれています。

それから、こうした発表・投稿に対して、2つの賞を頂いております。黄色の枠で囲った中身でございますが、1つは土木学会の構造工学のシンポジウム論文賞で、これは本社の設計技術部の中堅職員が頂いた賞です。それから2つ目は日本鉄道施設協会の論文賞で、地方局の若手職員が頂いた賞です。

こうした部外に対する発表・投稿のほかに、本社で毎年2日間にわたりまして技術研究会を開催し、1年間の建設技術に関する研究成果を公表しています。昨年は10月31日と11月1日の2日間にわたって延べ670名の出席者を得て、盛大に開催することができました。この670名のうち、約230名は部外者ということで、地方自治体、鉄道事業者、建設業界といったようなところからも聴講に来ていただいております。

本社の技術研究会に先立ちまして、地方機関でもそれぞれ業務研究会を実施していただき、こちらのほうも延べ960名の参加を得て盛大に開催をしています。

それからもう一つ、委員会への積極的な参加については、機構の業務の中で培ったノウハウをいろいろな学会、協会等の委員会で活用していただきました。各種の委員会でとりまとめる設計標準や施工基準の整備にあたっては、機構のノウハウを活用していただいております。延べ176人がこうした委員会に参加をしたということです。

以上が技術開発、それから開発成果の公表についてのご説明でございました。

【鉄運機構】 続きまして32番の船舶建造分野の技術力の活用ということで、共有建造支援部のほうからご説明いたします。

資料の一番上の右側、経済的支援ということで、国のほうから40億円の出資金をいただいております。私どものほうでその資料の真ん中辺の普及啓発というところ、それから左の技術支援というところを中心にやっております。内航船の船主というのは一杯船主が多くて、やはりこういうSESというような新しいものについては、なかなか拒絶反応というようなものも多いものですから、地区協議会とか、そこにありますようなメール通信を発行したり、PR活動をいたしております。

それから一番左の標準船型の開発ですけれども、大手の造船所さんとか、中手の造船所さんとかと一緒にしまして、船主ニーズの高い船種・船型に対して標準船型を開発し、

これを機構の持ち物として、つくりたい人には貸し出すというようなことをやっております。

それから保守・整備について結構疑問が、あるいは心配というのが新しいものですとありますので、その辺を払拭するということを中心にやってまいりまして、そのページの下なんですけれども、19年度に建造された船では、第五日光丸、それから右側のなでしこ丸ということで、それぞれ省エネ性能は比較船に対して20%、それから船内環境が改善されたり、騒音・振動が少なくなったりとか、あるいは右側の船で行きますと、フルのダブルハルにしながら、2,000キロリットルが確保できたりというような成果が達成されております。

それから、その下のページは、骨はこの握手しているところなんですけれども、先ほど申し上げましたような、そういう一杯船主さんに対しまして、一緒になって大手造船所、あるいは船用メーカーの知見というものを船という形で結実させるようなお手伝いをコーディネーターとしてやってきたというところで、内航船造船所のほうでSESが建造されるようなことになっているということでありまして、一番下のところですが、現在、1,000GT型のケミカルタンカーは今年度になってから竣工いたしました。それから第五日光丸と同型の499GT型、第2番、第3番船、これはリピーターです。それから新しいところではセメント船ということで、749GT型、それから一番右にありますのが、ちょっと大きいんですけれども、1万5000GT型のハイブリッドタンデム方式というような、真ん中のほうもポッド型ということで新しい形なんですけれども、こういうものが現在建造されているところであります。

1ページめくっていただいたところは、賞は昨年、船舶海洋工学会のShip of the Year 小型旅客船部門賞。それから物流連のほうから物流環境大賞（物流環境負荷軽減技術開発賞）をいただいております。

以上です。

【鉄運機構】 続きますして44番の「未収金の発生防止及び回収促進」それから45番の「繰越欠損金の適正な処理等」ということで、船舶の担当の審議役の瀧本でございます。ご説明をさせていただきます。

未収金の発生防止につきましては、全般の資料で、いわゆる見直し方針という方針がございます。それに基づく資料というのを職員一同一生懸命やっているということでございまして、今回、強調させていただきたかったのは、職員一同、とにかく現地に赴きまし

て、使用者と直接面談をするということを精力化したということでございます。件数的には大きいのもありますし、小さいのも金額的にあるわけでございますが、それも一層、一生懸命やりながら、こういうことをやってきたということでございます。リンカーン大統領の言葉に、「会って直談するのが悪感情を一掃するのに最上の方法である」ということわざがございますけれども、それを念頭に入れながら一同やってきたということでございます。

左下にございますけれども、未収金の発生率といったものが目標にございまして、15年度の最初の10.3%に対して、今1.3%。それから残高も197億円から111億円ということで、随分こういった数字が減ってきているわけでございますけれども、職員、さらに役員も含めまして、一丸となりまして回収の取り組みをしたということでございます。今年度、私のことでございますが、きのうも沖縄から帰ってまいりましたけれども、組織全体で債権回収に全力を傾注しているということでございます。

未収金につきましては、19年度発足以降、初めて新規未収の発生事業者が皆無になりまして、さらに現在もそれが続いてきているということでございます。こういった全体の取り組みに基づきまして、確実に目標以内におさまってきたということでございます。

それから、繰越欠損金の話でございます。これは全体の船舶勘定、あるいは海事勘定の中でも最も重要な課題でございますけれども、その中でここにあります債務超過額というのが目標にしております、この17年度からこの青いところが見直し方針の目標値でございます。実はスタートのときに16年度に350億円の目標に対して458億円ということで、108億円高い状態から始まってきたわけございまして、この見直し方針のいわば最初のスタート地点が458億円だったという状況でございますが、今回、19年度末の実績を見ますと、157億円ということで、約301億円削減することができたということでございます。

それから見直し方針の削減の目標額につきましても、昨年は241億円から209億円ということで、首尾よく中におさまりましたけれども、19年度につきましても引き続き努力をさせていただいた結果、2カ年連続で下回ったということで、181億円から157億円という数字になったということでございます。

先ほどの未収金の話と同じでございますけれども、2番目に書いてありますけれども、協議会一丸となって重要案件に対応しまして、未収金回収に努めたと。あるいは事業量が最近増加をしております、積極的な営業努力をしております。事業者あるいは用船者等

への個別営業とか、オペレーターの船主会などに参加いたしまして、共有制度の活用をPRする。あるいは金利の低減というのも見直しというのをやりましたけれども、そういったもので今建造量が増加している中で、増益に貢献しているということでございます。

こういった中で、繰越欠損金はまだまだ水準としては必ずしも低うございませぬけれども、11億円の利益を計上いたしまして、債務改善策の効果が明確にあらわれ始めたと思っております。

そういうことで、引き続き私どもも未収金の回収あるいは繰越欠損金の処理、あるいは営業の努力による事業の増加といったことをやっているところでございます。よろしく願います。

【鉄運機構】 続けて中期のほうを説明させていただきます。それでは資料2-2に基づきまして、順番に説明させていただきます。

【鉄運機構】 それでは技術開発につきましてご説明させていただきます。1ページ目は70件以上の技術開発を推進するという目標を立てておりましたが、91件の技術開発に取り組むことができました。この91件のうち、69件が中期目標期間中に完了した案件で、1ページ目の表に示しています。こうした技術開発の成果等に対して、いろいろな学会、協会からたくさんの賞を頂戴いたしました。2ページ目が15年度から19年度にかけて、主な技術開発に関する受賞ということで整理をさせていただきます。

右の欄の赤く示したところが、分科会の開発成果に対して賞をいただいた件名で4件あります。土木学会では毎年複数の賞を頂戴しています。それから電気学会、地盤工学会、建築関係、これはバリアフリーに関する受賞ですけれども、土木だけではなく、電気、建築等、各分野にわたって多くの賞を頂いています。

その賞の主なものを3ページでご説明をさせていただきたいと思っております。まず1つ目の初期高強度吹付コンクリートを用いた新しい支保パターンによるNATMのトンネルの急速施工技術について、右のほうに従来のパターンと新しいパターンと比較をして示してありますが、従来の支保パターンでは、赤く示しました鋼鉄製の枠を地質の状況によりまして、1mから1m50ぐらいのピッチで建て込んでまいります。支保工の間に金網を取付けて、コンクリートを吹きつけ、ロックボルトを打設するというのが従来のパターンです。今回はその赤い支保工を省略して、掘削するスピードを上げるために、10分間で3ニュートン平方ミリという、非常に瞬時に高い強度を発現する吹付コンクリートの開発により、

支保工を省略することができ、施工の安全性を確保したトンネル掘削が可能となりました。北陸新幹線の峰山トンネルで開発・実証した技術でございます。

それから2つ目は、これまでも何回かご説明させていただいておりますけれども、SEN Sの開発に対する受賞です。

それから3つ目は整備新幹線における耐震補強盛土の設計・施工技術ということで、盛土は一般的に地震に弱いということで、バラスト軌道が主体なんですけれども、最近は保守の省力化ということで、スラブ軌道対応の盛土が出ております。その盛土の耐震性を高め、兵庫県南部地震レベルの大きな地震が来ても、大きな変位が発生しないよう新しい設計手法、施工管理手法を確立したということでございます。

それから4つ目は耐震性の高い橋台の開発ということで、右側のところに従来のタイプと新しいタイプを比較してあります。従来は橋台の裏にアプローチブロックといいまして、粒のそろった砕石を突き固めた緩衝部分を施工しておりましたけれども、地震のときに揺すり込み沈下といいまして、結構大きな沈下がこの橋台の裏に発生しておりました。これを改良すべくセメントを混合して、セメント改良土をつくり、あるいはジオグリッドという合成樹脂の網の目のような補強材でございますけれども、これを密に敷き詰めまして、改良土と一体化したような構造にして、耐震強度を高めることができました。これによりまして盛土変状の大幅な抑制を図るとともに、あるいは橋台の躯体そのもののスリム化によりコストの縮減が図られたということでございます。

技術開発のほかに技術力の向上にも取り組んできました。業務上有益な研修への積極的な参加を働きかけた結果、目標の60コースに対して72コース、受講者300人に対して449人と目標を達成いたしました。

都市鉄道技術の承継のため、部外の現場に若手技術者を派遣して、技術の承継に努めました。

各種資格の取得にも努めました。技術士は、全土木系職員に対しまして約14%、1級建築士は約半分、48%とかなり高い比率の取得率になっています。

5ページですが、品質の信頼性の向上を図るということで、いろいろな取り組みをしております。平成17年度から実施した職員の技術力向上のための施工監理講習の実施については、全体講習とそれから入社6年目までの若手職員を中心とした若手講習の2種類がありますが、毎年延べ1,000人近い職員に対して講習を行ないました。

それから工事を施工される建設会社の技術力の向上も図っていかなければいけないとい

うことで、鉄道建設業協会に要請しまして、平成19年度から建設会社の中堅技術者を対象に講習会を実施しました。黄色の枠で示したような鉄道に特有の項目、留意点について講習会を全国で開催し、延べ1,400人に受講をしていただきました。

左のほうには、ちょっと見にくいですが、部外から高い評価をいただいたということで、「日経コンストラクション」の記事をお示しました。これは品確法への対応の技術力がどの程度あるかということで、発注者側へのアンケートと、受注者側へのアンケートをもとに、ポイントを合計して、高いほうが技術力が高いということで評価をしていただいた表ですが、この中でも当機構が一番高い評価をいただいたということでございます。

以上、技術開発等についてのご説明でございます。

【鉄運機構】 引き続きまして、22番の船舶建造分野の技術力の活用の中期計画期間中のご説明をいたします。最初のところの資料の、はじめのところは一緒なんですけれども、要するに経済的支援として、平成17年度から40億円の出資金を5年間いただくというようなことでありまして、実は平成16年の夏に予算要求をしております、その予算要求をしている段階から、私ども当時の技術支援部の中にSESTというプロジェクトチーム、これは建造支援のほうと合同のチームをつくりまして、平成16年秋から案件の形成に努めてまいりました。

そして船は1船ごとの案件形成ということになるんですけれども、一杯船主さんとかオペレーターさんとか、大手、中手の造船所との案件形成のためのミーティングを経まして、こちらにありますように、17年度にはみやじま丸、18年度には新衛丸、19年度には第五日光丸、なでしこ丸ということで、現在建造中は、先ほどご説明しました1,065GT型の国朋丸、ケミカルタンカーが竣工いたしましたので、ここに書いてあります、1万5,000GT型のセメント船など4隻が建造中でありまして、現状では今は平成20年の8月ですけれども、それ以外、今ご説明したものの以外について、9隻の建造が予定されているということでありまして、時限的な5年間一本勝負みたいな、こういう補助制度でございますので、その中でタイムリーに案件をつくり出していきましたということでございます。

それから最後のページというか、22番の、また同じような最後は今までにいただいた賞が書いてございますが、ご説明したものの以外には2005年のShip of the Yearが、これは、おれんじホープ号が大賞をいただいているということでございます。

以上です。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

どうもご説明ありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました19年度の5項目と、それから中期期間の2項目につきまして、委員の皆さんから機構の皆さんに対して質問やご意見など、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 技術開発の件ですけれども、土木学会の数々の賞を受賞されたということで、いわゆる日本の土木を担っている機関だったというような認識を新たにされたような気がします。それから、講習会とか、学会への参加とか、そういうところも積極的に機構としてやっておられるということは、技術断層が実際起こっている、将来もすぐ起こるという中で、非常に重要なことだと思いますけれども、それについても技術断層をなくすという意味でも、積極的にやっておられるということで、高く評価したいと思います。

【分科会長】 特にご質問はよろしいですか。

【委員】 質問はありません。

【分科会長】 船のほうで先生、いかがでしょうか。ご質問とか。

【委員】 特に質問はありません。

【分科会長】 よろしいですか。ほかに財務関係なんかはいかがでしょうか。先生、いかがですか。

【委員】 私はこの未収金の回収というのを非常に19年度も着実に進んでいるし、中期目標の中でも随分あれしているなど。最初、スタートしたときに比べると、随分いろいろなノウハウを得た。これ、失礼な言い方ですが、なりふり構わずの部分もあって、いろいろなことを多面的にやられて、随分立派な成果になっているかなという気がします。

ただ、どうしても最初のころはかなり最初の年度のほうはやっぱり成果がはっきり見えるし、我々見せてもらう側も非常にインパクトがある成果に見えるんですが、だんだんそれが当たり前になってきて、私がいつも言う言い方で、ぬれぞうきんも後のほうが絞るとなかなか努力のわりには成果が見えなくなるということと同じであれかなと。

ですから、19年度のほうについては着実という言い方になるのかなと。ただ、中期目標はかなり長期にわたって丁寧にいろいろなことをやってきたことが出ている。これはああいういろいろな新しい技術開発の目に見えるものよりは地道な分だけに、なかなか外にアピールしにくい成果なのかもしれませんけれども、この部分はほかの先生方はどうか、私は非常にこういうものは目に見えにくい部分なので、余計にスポットライトを当てて評

価してもいいんじゃないかなということ、特に質問ということではありません。意見だ
とご理解ください。

【分科会長】 先生はいかがですか。

【委員】 もう一步踏み込んで、船舶のほうをご説明いただきたいんですけども、1
8年度と19年度の差、私、全体的には非常に立派なSSのレベルではないかと、個人的
には思っておりますし、また19年度も非常に一番のレベルではないかと思っているん
ですけども、そのあたりを確実にご説明いただけるかどうか、特に18年度と19年度の
差をちょっと立ち入ってお伺いしたいと思います。

【鉄運機構】 わかりました。一口に申し上げますと、18年度は方式で言いますと、
二重反転方式なんですけど、ラインシャフトCRPという、普通の船のプロペラ・スキュ
リューが二重反転になったというやり方なんです。これは何かと申しますと、第五日光丸
と、それからなでしこ丸ともに、もっと言いますと、この前竣工しました国朋丸も、普通
の船のプロペラのところが二重で反転しているプロペラです。そういう形なんですけど、
19年度は何が違うかと言いますと、方式がこの紙でかいてあります749GT型セメ
ント船というのはパラレルポッド、2つのポッドが並列に並んでいるようなセメント船と
か、右側のほうに行きますと、ハイブリッドタンデムと申しまして、前の6割の出力がデ
ィーゼルエンジンで、後ろの4割が電気モーターで逆回転してエネルギーを回収すると。
二重で二重反転の効果を出すというような、方式が19年度は多様な方式というか、違う
方式をやっております。

それから船の種類につきましてもセメント船というような、新しいオペレーター、新し
い荷主のほうへ入っていったということで、19年度についてはその新しい分野に入ると
ともに、さっき申し上げましたリピーターの前の499GT型のタンカーで調子がよかつ
たので、もう一回つくりましょうというようなリピーターの人たちが基底負荷のように、
ベースでありまして、それに加えてパラレルポッドとか、ハイブリッドタンデムとかいう
違う方式、あるいは違う船種というほうに展開してきたということでございます。

ちょっとここから先はあれですけど、現状ではまた別な、例えばコンテナ船とか、それ
から旅客船とか、フェリー、小さなものですけど、そういうものに対して応用していく状
態でございます。

【分科会長】 よろしいですか。先生、いかがですか。

【委員】 ちょっと1点質問させていただきます。44番の未収金の発生のところでは

けれども、私もその未収金の発生の防止と回収促進に努めていらっしゃることに、すごく立派だと認識しております。いただいている資料の平成19年度の10ページの中期目標期間中の未収金の実績ということで、この4年半の間のことで比較されています。中期目標のほうではなくて、19年度の評価ということなので、18年度と比べてどうかというところを教えてください。

【鉄運機構】 これは実績につきましては、111億円というのが19年度でございます。18年度は実は96億円でございます。これは増えた格好になっておりますけれども、実は先ほど先生からもご指摘がありましたが、だんだん難しいのが今残っている状態でありまして、それには取り組んでも、それがなければ111億円じゃなくて、96億円が40億円になるぐらいというふうに今回試算をしております。前年度から増えましたが、そういう状況です。

それから、発生率につきましては、前年度が2.3%でございます。今回は1.3%になっているということでございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ちょっと私からも伺うんですけども、技術開発が鉄道についても船についても、大変にいい成果を上げているということなんですけれども、そこら辺で今後のことも考えて、ちょっと伺ってみるんですけども、昔だと、例えば鉄道建設公団と言ったんですかね、もっと前なんです。青函トンネルなんか掘るのも、直轄の部隊がいて、直轄の職員そのものが技術を工夫して、それこそが技術開発だという要素はもちろんあったと思うんですけども、だんだんもちろん全部を直轄でやるわけじゃなくて、ゼネコンとか、いろいろなところとの連携のもとに技術開発成果を上げているんだと思うんです。船舶でも同じようにメーカーなんかとだと思いませんか。

そうすると、発注側というか、施主側としてのもちろん技術のあるべき方向性を示しながらやっていくのは、当然貢献されているんだと思うんだけど、こういう種々の賞、プロジェクトにしても技術にしても、これが日本の伝統として、この賞を受け取る時には施主側が受け取ることが多いものですから、これだけ見ると、施主側の成果だけに見えるんだけど、実はいろいろなところの成果の結集です。そうすると、そういう中で、主として機構が技術開発において貢献している主たる役割はどんなようなところというふうに理解したらいいか、その辺ちょっと鉄道のほうと船のほうとそれぞれ一言ずつ教えていた

だけたらと思います。

【鉄運機構】 非常に難しいご質問ですが、私たちが頂いたほとんどの賞は、機構が単独で開発し受賞したものではありません。例えばSENSの受賞を例にお話させていただくと、19年度は日本産業大賞を、その前年度には土木学会の技術賞をいただきました。三本木原トンネルという、東北新幹線で非常に難しいトンネルがございまして、最初はNATMという通常の上岳工法で掘り始めたんですけれども、それが水の問題等でなかなか難渋しまして、施工ができなくなってしまいました。これを何とか別の工法で掘削ができないかということから、新しい工法に関する技術開発テーマを設定して施工会社である熊谷組とか、掘削機械の製作に関するノウハウを有する三菱重工業中機という会社、あるいは鉄道総研とか、財団法人地域地盤環境研究所とか、そういった方たちに呼びかけて、いろいろな技術力を提供していただいて、それを1つの技術に取りまとめをして、SENSという新しい工法が完成したという経緯があります。機構は、主体的に開発していく立場ではありますが、個々の技術に関するノウハウは必ずしも十分なわけではありません。そのため、いろいろなところの力を引き出して、これらをコーディネートし、調整して、新しい技術としてうまく開発をしていくということが私たちの務めかなと思っています。

【分科会長】 ありがとうございます。

【鉄運機構】 ちょっと難しいんですけども、一言で申し上げますと、この資料の1-3のほうでありますと、さっき私が申し上げました握手の図なんですけれども、この握手の図は、ほんとうに内航船主さんというのは、一杯船主さんで、なかなか新しいものには飛びついてこないよというようなところを大手の造船所と実際に建造する内航造船所、あるいは船用メーカーとかと一緒にミーティングを繰り返しながら、一つ一つ誤解を解いたり、疑問を解消したりしてやってきたということが1つと、必ずしも、ですから、これは新しい商品なので、大手の造船所の技術者の人もわからないというか、未知のところを踏み込んでやっているような状態が、特に去年なんかはございまして、それは何と申しますと、電気が主役の船になってきましたので、電気ものありますので、電気メーカーとか、造船所の技術者とか、私どももそういう意味では全く同じテーブルについて議論をしながら進んできた。

あるいは在来側からの反論というか、反発みたいな、あるいは疑問というようなものもありますので、そういうものに1個ずつ答えていくというようなやり方を通じて、ここに書いてある、みんなが一体となって未知の世界に踏み出してきたというのが正直な感想で

ございまして、これは何も先生がいらっしゃるので、申しわけないんですけども、499GT型の船とか、749GT型の従来と同じものをつくっているんだったら、そういうミーティングが必要ないわけでありまして、それこそが前に進んでいることなんだということに僕らもいつも自覚しながらやってきたという感じでございます。

すみません、ちょっと感想みたいになっちゃいまして。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに加えてご質問等ございませんでしょうか。先生、ありますか。

【委員】 いえ、結構です。

【分科会長】 先生、よろしいでしょうか。

それでは、質問も尽きたようでございますので、再説明の意見聴取はこれで終わらせていただくということにさせていただきたいと思えます。機構の皆様、お忙しいところ、どうもありがとうございました。

【事務局】 ありがとうございます。それでは機構の皆様方には一旦ご退席をお願いすることとさせていただきます。

(機構退室)

【分科会長】 それではいいですか。どうもありがとうございました。それでは、先ほどお話ししたとおり、今お話を伺った5項目と2項目につきまして、1つずつ議論をしていくということにしたいと思えます。さっきのフローチャートの中に点をつけていただいた8名の先生の点の分布が書いてございますので、ご参考にしていただいてもいいんですが、例えば5人と3人とか、4人と4人といっても、1人意見が変われば全然同じですので、あまりこれにうんと拘泥する必要もないと思うので、あくまでご参考程度にさせていただいて、基本的にはきょうおいでになっている先生方で決めちゃうというふうにしたいと思えます。

全般的に言いますと、これまでもそうだったんですけども、毎年毎年評価がまとまって、全体の会議のときに出るのが5とか、SSはほんとうに異例中の異例で、最初はノーベル賞に相当するものだけつけると言っていたのがだんだん緩いんじゃないかとか、そういう種類の議論が多いので、どちらかというとほんとうに去年5だったものがことしも5で大丈夫かな。ことしもそれ以上の成果を上げているかなという視点とか、あるいは中期期間の4.5年、実質5年を一貫してずっとSSというくらいの異例中の異例というようなことをやっているかどうかなんていう、この辺を若干厳しい目で見ていただくという方

向でご検討いただければありがたいと思う次第でございます。

国交省のほうから何かご注意いただくようなことはございませんか。

【事務局】 今の分科会長のお言葉ですべて尽きているのではないかと考えております。

【分科会長】 それでは、そんなようなことをお含みおきいただいて、議論したいと思
います。

それではまず19年度の業務実績評価ということで行きたいと思います。これは番号順
でいいんですかね。

【事務局】 例えば18番からご覧いただければと存じます。

【分科会長】 じゃ、18番のところから行きますか。鉄道関係の技術開発の推進、こ
れは4人と4人で均衡している結果になってございます。それから関連しているので、一
緒にやっちゃうと、32番の船舶技術支援の推進、これも4人と4人で均衡しているとい
う状況でございます。これについて少しご意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

特にご意見がないならば、口火を切らしていただくと、さっき言ったようなことを考え
ますと、2年連続で去年よりもさらに異例中の異例というのはなかなかしんどいんじやな
いかなと思うんですけど、そう思うと4対4で4点の中のより厳しいほうで、この18番
と32番を決めてはいかがかと思うんですけども、いかがでしょうか。ご異存ございま
せんか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 それでは、18番と32番は4点ということでいかがと。

それから続きまして、次は45番、1個手前に戻って、繰越欠損金については4点の方
が5人で、3点の方が3人でございましたけれども、これはいかがいたしましょうか。数
で行けば4点ということになりますけれども。

【委員】 4点でいいんじゃないかと思えますけどね。

【分科会長】 4点でよろしいでしょうか。

【委員】 ええ、私はそう思います。

【分科会長】 よろしいですか。3点のほうがいいというご意見はございませんでしょ
うか。先生、どうですか、この辺。このアイテムは先生方の意見を重目に見たほうがいい
んでしょう。先生はどうですか。

【委員】 45番は会計処理上適正にちゃんと正しくやりますということなので、ちゃ
んとやるのは当たり前だろうと言われたら、普通にやって3点でだめかなと。ところが未

収金はさっき言ったようにかなり努力しているからどうしても苦労が、この業務のタイトルを見た瞬間に業務の厳しさがわかるなという感じがしたのでね。だけど、当たり前のことも着実にやっちゃっているということも重要だし、私は5人の先生方が4なら4でもいかなという気がしていますけど。

【分科会長】 どうでしょうかね。そうか、44と45を一緒に検討したほうがいいですか。

【委員】 いや、44番は未収金の回収って結構タフな仕事だなというのがすぐにみんなが想像できるものなので、それで入れちゃったんですけど。

【分科会長】 何か土日をとわず積極的に現地に赴きなんて言われると、そんなのだけだって、どこでもやっているじゃないかという。

【委員】 そうなんです。金融屋さんは回収するのは当然だということ。

【委員】 土日は働いていますから、我々も。

【委員】 でも、これは中期計画でかなり大胆に頑張って踏み出して、一生懸命なりふり構わずやっているところなので、私は……。

【委員】 嫌な仕事ということですね。

【分科会長】 嫌な仕事ということですかね。先方も嫌に日に来るという意味ですかね、これ。

【委員】 ですかね。(笑)

【分科会長】 先生、どうですか、44番、45番。

【委員】 そうですね。私も嫌な仕事を一生懸命やっというところと、あと一応目標値がこう決められていて、それはクリアしているというところを考えれば、4でよろしいのかなと思います。

【分科会長】 45番が4でいいですか。

【委員】 ええ。

【分科会長】 44のほうはどうですか。

先生は44番のほうは4点ですか。

【委員】 私は4点でいいと思います。

【分科会長】 先生も4点でいいということでしたね。

【委員】 ええ、後の中期目標のところ未収金のは高く評価になっていけばいいと。

19年度は4でいいです。

【分科会長】 4でいいですか。

先生も4の4でよろしいですか。

【委員】 はい、結構です。

【分科会長】 先生方はどうですか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい、結構です。

【分科会長】 それでは45番の項目と44番の項目はどれも結果的には一番人数の多かった4点ということによろしいですか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それから31番、鉄道建設技術にかかわる開発成果の公表というところではいかがでしょうか。これは先生、少し口火を切っていただけますか。

【委員】 先ほどもちょっと申し上げましたけれども、会社といいますか、機構として、組織として一生懸命こういうような部外の発表とか、委員会活動とかをやっているというところはものすごく評価していいんじゃないかと思います。

【分科会長】 4ですか。

【委員】 ええ、4でいいです。

【分科会長】 4点でいいんですか。5が2人で、4が3人で、3が3人になっているので、分布からいくと、4と3の間で、やや4に近いところというのがあるので、そういう多数決的に言うと4になるんですけど。

【委員】 もうそれでいいと思います。

【分科会長】 4が適正か、それとも3に落としたほうがいいのか。あるいは5にしたほうがいいのかという議論ですね。

【委員】 4でいいです。

【分科会長】 4ぐらいですか。よろしいですか。じゃ、これもわりあいモデレートな結果ですけども、4ということにしましょうか。

そうすると、もう一回復習しますけれども、この表で行きますと、左のほうから確認すると、45番、繰越欠損金の適正な処理が4点、それから18番「技術開発の推進(鉄道)」が4点、それから32番「船舶技術支援の推進」が4点、それから44番「未収金

の発生防止及び回収促進等」が4点、31番「鉄道建設技術にかかわる開発成果の公表」が4点ということでございますね。それ以外の項目は先ほど決めたとおりでございます。

国交省のほうから、ここまでについて何かサジェスションがございますか。

【事務局】 いえ、ございません。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは今度は、中期目標期間のほうについて行います。項目が13番の「技術開発等」と22番の「船舶建造技術」ということでございます。これはこの中期目標期間4.5年を通じて、SSかSかということでございます。これも先ほど同じように、5人、3人となっていますけれども、1人変わるだけで4、4で同じですので、ほぼSS、Sが同等の人数の点が入ったと思って議論をいただきたいと思います。どうぞ。

じゃ、技術関係なので、今度は先生からお願いしましょうか。

【委員】 SESの建造促進にかかわる話なんですけれども、これはごらんいただくとわかるように、燃費が20%改善するというようなことで、もともとは内航船の性能というのはそれほどよくなかったという説もあるんですが、2割燃費改善というのがこの中期計画の中で出てきたというのは技術的には評価できるのではないかと。特に今、かなり重油の値段とか、油の値段の上がっている時期なので、こういう傾向がしばらく続くようだと、この新技術に対するニーズというのは国内生産の受けとめ方というのはかなりポジティブなものになっていくんじゃないか。そういう意味ではおもしろい技術を開発したんじゃないか。建造隻数も、先ほどのようにかなり増えてきているようなので、これは期待が持てるのかなというふうに思っています。

ただ、もう一つは暫定措置で5年間で、今、お金が出ている状況ですけれども、その後をどういうふうにするかというのが、1つ将来的な問題を抱えているという気はします。というのは、使用料の軽減措置みたいなことをやっているわけですが、確かに燃費はいいんだけど、初期コストはかかっているわけですから、こういう電気推進にするということで、建造費はかかっていると思うので、この5年間の暫定の制度が終わった段階で、そのところをどういうふうにしていくのかということところが1つ、今後政策的に考えていかなければいけない点じゃないかなという気がします。

【分科会長】 先生のご意見は22番について……。

【委員】 そういう意味では、技術という意味では22のほうはSSでいいんじゃないかという気がします。

【分科会長】 先生はどうですか。

【委員】 今の先生のお話でもありましたけれども、先生が一番最初におっしゃいましたように、SSはだんだん甘くなっているというお話もありましたけれども、私は5人、3人というところで、もうSSでいいんではないかと思います。

【分科会長】 13番ですね。ほかの先生方はどうですか。

僕自身は個人の意見で言うと、5年間一貫して異例を続けるというのはなかなかしんどいことで、毎年毎年の成果としては去年5点を出している。これはもちろん瞬発力で、瞬間風速はあり得ると思うんだけど、5年一貫してSSで、それでやっぱり先ほども質問のときに言ったように、技術開発というのが研究所を持っているところで、基礎研究からやっているようなところだと、もちろん100%に近い成果だと思うけれども、ある種のコーディネーションですよ。

そういう中で、いろいろな例えばこの独立行政法人が並ぶ中で、例えば土研とか研究専門でやっているところが並ぶんですよ。そういうところは当然、研究成果のところでは勝負だからあつたつていいと思うんだけど、こういう機構のようなところが中期目標でSSまで言うか。Sはもちろん間違いなく言っていると思うんだけど、SもAじゃなくてスペシャルだから、僕自身はSかなという感じは持っているところでありましてけれども、多数決をしようと思っていますので、もう少し議論してとりたいと思います。

【委員】 今、会長が研究機関でないところにSSをあげるというところについて、他の研究所、研究に専念するところとのつり合いということでおっしゃったんですが、私は研究機関でないにもかかわらずということですね。全体的に研究をやっておられる造船所とか、これは特に22番ですが、そういうあたりをうまく時代の流れの中、誘導していくと。結果的に先生もおっしゃいましたように、これが単発的なものではなくて、これからも社会に普及していくという、非常に大きな貢献をこの4年半で成し遂げたというところもやはり総合力としての機構の力ではないか、貢献ではないかと評価したいと思います。

それ以外のところはないですが、ただやはり余計なことですけども、先生もおっしゃいましたけれども、そこまで踏み込めるのかわかりませんが、やはり今後のことを考えた場合には、このような開発の仕組みが継続できるような政策的な支援を続けていただきたいという希望を持っております。

【分科会長】 ありがとうございます。先生は。

【委員】 これ、今まで5回評価を毎年されていたと思います。毎年の評価としてはどうだったんですか。前、そういう資料をいただいていたと思いますが。

というのは、もちろん毎年毎年、5がついているところであれば、継続的に特筆すべき業績を上げていたところと考えられます。ですから、4年半トータルで見ても、やっぱり相当すぐれていたと考えられると思います。

【事務局】 少々お待ちください。過去の分を全て今お示しいたします。

まず鉄道の技術開発についてでございますけれども、これにつきましては、15年度、16年度、これ実は16年度までは3段階評価でございました。そういう意味では今の5と同じだと考えられますが、15年度、16年度が当時の3、2回、3、3です。最高評価という意味です。

それから17年度以降は17、18と5が2回続いていると。今回、先ほど4ということでご評価いただきましたけれども。すなわち繰り返しますと、3段階評価時代の3、3、それから5段階評価になって、5、5、4というのがまず鉄道の技術開発でございます。

それから船舶の技術支援でございますけれども、これは3段階評価時代が2、3でございます。それから5段階評価になりましてから、5、5、4でございます。

【分科会長】 一つ参考になりますね。先生、どうですか。今の話をお聞きになって。

【委員】 単純な言い方かもしれませんが、そうすると、少なくともこの13のほうに関しては、ことは前年と比べてどうかというお話もあって、厳しい4というふうについたと思います。しかし、ずっと毎年すばらしい成果を上げたという最高の評価を得ているところなのであれば、少なくとも13に関してはSSでもよろしいのではないかなと思います。

【分科会長】 いいお知恵をいただきましたね。

【委員】 同感です。

【分科会長】 先生、いかがですか。

【委員】 船のほうはちょっと迷っちゃう。今のを聞いて迷っているんですが、そんなに悪くない。Sはいいんですが、SSにするかということ、ちょっとあれかなと思って。やっぱり13の鉄道のほうはどちらかということ、見かけの問題として、技術のいろいろなバラエティーが見えたので、22のやっぱり一つの船のエコシップとかああいうところでわりあい集約されて、もちろんいろいろな技術があるんだけど、見え方としてはやっぱりかなり集約されたところでいつも見えるので、それを考えると、やっぱり22もSSでもいかなという気もしていて。

【分科会長】 微妙ですね。

【委員】 多分、これは5年間のものなので、野球選手のイチローみたいに、ホームランはあまり打たないけれども、毎年あれを続けるということ自体もやっぱり非常にサブライズもあるし、特筆すべきということがあると思うんですね。最初の3段階のところでも2があったといっても、5年間の中で見れば、SSでもいいかなという気がしますけど。

【分科会長】 それでは、大体ご意見は出たところなので、1回出ている意見分布は頭に置きながらも、一度ご破算にしまして、ここでもう一度挙手でいいと思うんですけど、投票していただいて、それで、もし私も含めて同数になっちゃったら、ご一任いただくというルールでいいですか。1票でも多いほうになったら、そっちにするということにしましょうか。よろしいでしょうか。

まず13番、21番で分けますね。13番についてSSの方、どうぞ挙手を。僕4です、S。5・1ですね。

(SSの委員挙手)

【分科会長】 それから今度22番、SSの方。

(SSの委員挙手)

【分科会長】 5人、圧倒的だな。

それでは、今お約束したとおり、多数決で歴然としていますので、13番、22番ともSSということでございますね。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 それでは議論の結果、この2項目はSS、それ以外は上に書いてあるとおり、SとかAとかになってくるということでしょうね。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【事務局】 ありがとうございました。

そうしますと、集計をさせていただきますと、まず年度評価のほうでございますが、5点は0項目ですね。4点が13項目、3点が37項目となります。項目ごとの点数を単純に合算しますと、163点となります。項目数が50でございますので、50掛ける3、150で割りますと、108.7、四捨五入しまして109%ということになりまして、資料1-5の28ページ、29ページをご覧ください。この28ページの上をご覧くださいますと、業務運営評価の総合的な評定というのがございます。この中で、先ほど申しましたとおり、各項目の合計点数は163点、項目数50掛ける3で150、下の公式で109%で、これはこの4分野で申しますと、順調というところに丸をするという結果にな

ります。

それから下に総合評価という欄がございます。これは先生方からいただきましたコメントを私どもなりの編集で合体させた形でございまして、これにつきましても、もし特段のご意見がございましたら、ご指摘いただければと存じます。

【分科会長】 ではちょっと上のほうの順調というのは、単純な計算なので、このままいいとして、下の文章のところについては、ちょっとお目通しいただいて、さらにコメントをいただいて、最後の編集はお任せいただくということでよろしいですか。じゃ、どうぞ。どなたからでも結構です。まずはお目通しいただいた上でご発言ください。

大体お目通しいただけましたか。これは総合評価のところ、特に意見等、それからいい事例等というのは、こんなに細かく書くんですけど。

【事務局】 細かさは先生方のご判断次第でございまして、細かく書いていただいても構いません。

【分科会長】 従来、もうちょっとざっくりしていたような感じもしたのですが、それでもなかったでしょうか。

【委員】 箇条書きの数が少なかったんです。

【分科会長】 そうかな。

【委員】 今のところはこんなものだったような気がしますけどね。

【分科会長】 こんなものかな。

【事務局】 大体パターンとしては、昨年と同じようなパターンにしてございます。若干、環境の関係なんかちょっと詳しい表現になっているかもしれません。そういう要素はあるかもしれません。

【分科会長】 それでは、概ね書きぶりとしてはこんな調子という前提で、もうちょっと加えたい内容とか、ここは違うんじゃないかという議論をしたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。

【委員】 よろしいでしょうか。課題というか、先ほど発言したことも関係するんですけども、SES船の環境負荷低減とか、燃費削減という意味での効果はかなり20%というようにいいものがあるわけですけども、これは先ほども申しましたように、重点集中改革期間以降、どういう形でプロモーションしていくかということについて、今後も引き続き検討願いたいというのは、ちょっと今後の課題に入れておいていただく必要があるのではないかという気がいたします。

【分科会長】 全般的に言いまして、もちろんSとか何点とかいうのは重要な、特に機構にとっては重要な結果になるんですけども、もう少し幅広い意味で言うと、この改善のところはどのくらいいいことを書いておいて、あるいは少し厳し目でも書いておくかということが長い目で見て、機構にとってもいいことだし、それから機構を取り巻く世間の目からも、機構にとってもいいことという面がありますので、ぜひ今の先生のお話のように、さらに先を見たときに気をつけておくべきこととか、そういうのはぜひいろいろ言っていて、なるべくここに書き入れる方向にしたいと思いますので、どうぞ遠慮なく言ってください。

【委員】 先生、よろしいですか。総合評価のところを書いたところは、その前のこのそれぞれの5点、4点書いた、右側のところを書いたことは書かなかったんですけども、むしろこの5点、4点と書いてあった右側のところのいいところをもうちょっと書いていただくほうがよろしいんじゃないかと思います。

【事務局】 それから1点補足でございますが、29ページのほうに緑色の字でいろいろ書いてございますけれども、これは懇談会の場でご説明いたしましたが、今年の評価から昨年末の整理合理化計画の関係で、保有資産の見直しですとか、随意契約の関係についても、そういう視点を加えるべきというルールになってございまして、その関係で、基本的には整理合理化計画に盛り込まれた内容をきちっとやっていきなさいという趣旨をコメントとしてあえて記載している部分になります。

【分科会長】 私の意見も言うと、この実績の評価については一番高い点数を得たのが技術開発なので、鉄道についても船舶についても、その鉄道建設の分野、あるいは共同で船舶を云々する分野において、種々の主体をうまく取りまとめて、効果的な技術開発の成果を上げていると。そこのところを少し単に高速鉄道が上手だとか、そういう表現じゃなくて、技術開発のコーディネーションを中心になってやっていた、その成果があるんだって、そこのところを少し強調して書いていただけたらなと思うんですね。それが多分機構の役割であるでしょうし、そうすると、多分次の期間になると、言い方も技術開発そのものというより、技術開発のプロモーションみたいなものですよ。あるいはネタを探す能力とか、それを上手に技術開発マネジメントをやる能力とか、そこのところに表現をだんだん改めていくと、評価もしやすいかなと思います。

それともう一つは、そんなことも考えると、鉄道建設について現在、そういう技術的な意味で成果を上げているのは、鉄道建設をやっているからであって、それがだんだん新幹

線についても、都市鉄道についても、概成してきている状況では、この技術力の維持なり活用というのはどういうふうに持っていくかというのは、多分、財務的なもの以外のところで言うと、最大の課題ですよ。その辺が今後の課題というところでは、より長いものとして、もちろん彼らも技術力維持ということで努力をしているんだけど、さらに一層の努力が望まれるように私は思いますね。

【事務局】 ありがとうございます。先生方のご意見を反映させた文章を後でつくりまして、分科会長にご指導いただきながら、まとめていきたいと思えます。

【分科会長】 ほかにつけ加える点はございませんか。よろしいですか。

それでは、19年度のまとめについては、以上にしましょう。

【事務局】 ありがとうございました。

それからもう一つ、今度は中期のほうでございます。資料2 - 4の16ページ、17ページをご覧いただければと存じます。まず16ページをご覧いただきますと、上のところで評点の分布状況という形で、先ほどご審議いただきました結果、SSが2項目、Sが12項目、Aが21項目となります。こちらのほうは先ほどのような数学的な公式でやるのではなくて、ちょっともう一ページおめくりいただきますと、17ページに総合評定という欄がございます。これは先生方のご審議によりまして、トータルでこの5段階のうちどれにするかということをご審議いただくという部分でして、そこにつきましてもご議論いただければと思えます。数の上では客観的には、2、12、21とございますので、Aが圧倒的に多い数字だということはございます。

【分科会長】 これはいかがでしょうか。SSということはないだろうから、SかAだろうと思えますけれども、Sにするのはなかなか数的に難しいと思えますけれども、Aでよろしいですか。ご異存ございませんか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 じゃ、まとめた結果はAということにいたしましょうか。

【委員】 今の、私はAでいいんですが、このところでは5、4、3というような点数の配分は全然考えなくていいんですね。やりにくいですよ。今、結果的にはどうしてもAになっちゃいますよね。

【事務局】 1つだけ補足しなくちゃいけないルールがございまして、ご紹介させていただきますと、いわゆる最頻値、ですから、この場合ですとAです。最も頻度よく出てくるものと異なるものを総合評定とする場合には、特段の理由を文書でつくってということ

がルールとして定められてございます。

【委員】 そうすると、大変ですね。

【分科会長】 これ、5、4、3で重みをつけて平均しても、やっぱりAになっちゃうんじゃないですか。

【委員】 いえ、さっきちょっと5、4、3、2、1で、そのCを1にしますと、4点ぐらいになるんですよ。

【分科会長】 平均で。

【委員】 141点。私、ちょっと計算を間違っているかもわからないですが。

【分科会長】 計算されたんですか。早いな。

【委員】 いやいや、間違っているかもしれないんですが。違いますね。121点ですね。

【分科会長】 121点ですね。

【委員】 121点の35ですか。じゃ、4点にはならないですね。3点幾ら。

はい、計算間違いです。

【分科会長】 よろしいですね。じゃ、この評価はAと。よろしいですか、課長。

【事務局】 今、私も計算をしまして、3.4ぐらいになります。Aということにさせていただきます。あと同じように、この評定理由等の文書、これもすみません、私どもの編集でございますけれども、ご覧いただきまして、もしコメントをいただければ反映させていただきます。

【分科会長】 Aという評価の全般的な、文章的な表現は順調でしたっけ。極めて順調。

【事務局】 いいえ、Aの評価に係る表現をそのままご紹介しますと「中期目標の達成状況として、着実な実績を上げていると認められる」というものでございます。

【分科会長】 着実なAですね。

【事務局】 ご参考ですがAの上と下の評価についてもご紹介しますと、Sは中期目標の達成状況として優れた実績を上げているもの、それからBのほうは概ね着実な実績を上げているものと、こんな表現の違いがあります。

【分科会長】 S Sは異例か。

【事務局】 S Sは特筆すべき優れた実績、とされています。

【分科会長】 そうすると、評定理由のところの文章としては、目標を大幅に上回る成果を達成しているというよりは、全般的に見て、着実な成果を上げていて、しかし、何と

かと何とかについてはとりわけSに相当する表現があって、技術開発については、かなりすごいというような表現ですね、きっと。全般的な評定理由はね。

【委員】 そうですね。

【事務局】 了解いたしました。そのラインで修正をさせていただきまして、またご覧いただくということにいたします。

【分科会長】 それで前のほうの、総合評価のところでもまた同じように意見を書く欄があるので、ここでまたもうちょっとご意見を賜りましょうか。それでは、特に16ページについてまたさっとお目通しをいただいて、足りないところや何かご意見を言っていたらきましよう。

いかがでしょうか。それではご意見を賜りましょうか。先生、何かありませんか。

【委員】 ここで十分入っていると思うんですけども、あとは文章が重複して、内容が重複しているところが見受けられますので、例えば一番上のところで、「特に技術開発等は」と書いてございますけれども、具体的には一番下のところ、「鉄道建設およびSES船」という形で、離れておりますので、そういう、あとは会長のほうでひとつまとめて……。

【分科会長】 全般的にまとめちゃうという感じですね。

【委員】 そうですね。離れているところはまとめていただく。全項目についてというのは、これ全般の評価ですので、これがここに来るのはちょっと順序としては具合が悪い。ちょっと目につくところだけで、立ち入ったところをございませぬ。

【分科会長】 続けて先生、いかがですか。

【委員】 先ほど分科会長が言われたことと同じなんですけど、総合評価の最初のところにはやはり着実に業務を実施したということがまずあって、その後に特にすぐれている、SSのついた2項目に関係するようなこういうところは非常にすぐれたところだから、今後の業務に活かしてほしいというような、鉄道建設、SES船に代表される云々という、この最後の項目のあたりは、わりと評価の委員会として立ったこととして、その次に出てきて、あとSの項目などをピックアップして書くというような感じで書いたらいいのではないかなという気がします。

【分科会長】 改善点や業務運営に関してはいかがですか。

【委員】 改善点につきましても、前のSS、SからABCのところ結構書いてあるように見えますので、その辺をちょっとかいつまんで入れていただいたらどうでしょうか

と思います。

【分科会長】 先生、いかがですか。

【委員】 私も先生方と同じです。

【分科会長】 先生。

【委員】 はい、結構です。

【分科会長】 よろしいですか。じゃ、今いただいたようなご意見を使って、作文を試してみるということでよろしいですかね。

【事務局】 ありがとうございます。いただきましたコメントを全て反映させるような文言を調整した上で、分科会長にご指導いただくということで調整を進めさせていただきたいと思います。

【分科会長】 それでは、このところの文言については、最終調整はお任せいただくということでよろしいでしょうか。

【委員】 よろしくをお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは次の議題に行ってよろしいのですか。

【事務局】 そうしますと、議題1が終了いたしました。残り議題2といたしまして、平成19年度財務諸表になりますけれども、一旦10分程度休息をさせていただきまして、その間、これで非公開の部分の審議が終了したものですから、機構に入室いただきまして、分科会長から冒頭、この評定結果につきましてご紹介いただくということで進めさせていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【分科会長】 わかりました。

(機構入室)

【事務局】 それでは機構の皆様方が入室されましたので、再開させていただきまして、分科会長から評価結果につきましてご紹介をお願いいたします。

【分科会長】 先ほどご説明いただきまして、どうもありがとうございました。その後、委員の中で真剣な議論をやらせていただいて、結果を決めた次第でございます。まず19年度の業務実績評価ですけれども、結果は5点が0、4点が13項目、3点が37項目、結果として109%という数字になりますので、順調ということでございます。これにつきましては技術開発について鉄道建設とそれから船舶の部分について、大変高い評価もあったんですけれども、議論の結果、これまでも非常に高い結果を出しているし、それを上回るほど異例な成果かというところで議論をいたしまして、ここは控え目に4点と評価し

た次第でございます。

それから中期目標期間の業務実績評価につきましては、S Sの評価項目が2項目、Sの評価項目が12項目、Aの評価項目が21項目で、評価の分布状況から総合評価はAということになりました。これにつきましては、特にS Sの項目は鉄道建設とそれから船舶の開発ということでございますけれども、特にこれにつきましてもいろいろ議論をしましたが、機構が業界であるとか、種々いろいろな関係団体の中心になって技術開発を推進すると、方向を示し、それをマネジメントしていくという機構としての技術開発のあり方というのをこの5年間で着実に成果を得たのではないかという理解をしたところでございます。

以上でございます。

【事務局】 それでは理事長から一言ご挨拶をお願いします。

【鉄運機構】 理事長の石川でございます。私どもの平成19年度と第1期の中期目標期間における業務実績の評価について、仔細にわたるご審議をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。

今、委員長からご説明がございまして、19年度は全体として順調と。それから中期目標期間はAというご評価をいただきました。私ども、これまでさまざまな分野について頑張ってきたところでもありますし、その中で今お話のような技術開発についてもしっかり取り組んできたつもりでございますけれども、引き続きこれからも役職員一同、今日の評価というものを励みといたしまして、今年度からの第2期中期目標の達成に向けて努力してまいりたいと思っています。そういう意味で、後日業務実績評価調書というのが提示されると伺っております。そういう中でも述べられるであろうご意見、コメント等もまた十分参考にさせていただきながら、今後の業務を一層進めてまいりたいと考えております。

本日はどうもありがとうございました。

【分科会長】 よろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは本日の会合の2つ目の議題であります、平成19年度の財務諸表につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【鉄運機構】 機構の経理資金部長の川西でございます。よろしくお申し上げます。座りましてご説明させていただきますことをご容赦いただきたいと思います。

お手元に資料の3-1、それから資料3-2、これは財務諸表の元データでございますけれども、非常に膨大なものになりますので、資料3-1に基づきましてご説明をさせて

いただきたいと思います。

それでは、おめくりいただきまして、各勘定の概要の次のページでございます。これから各勘定に分けましてご説明をさせていただきたいと思っております。

まず1ページ目の建設勘定でございます。これは昔の日本鉄道建設公団が実施しておりました業務を引き継いだもの、すなわち整備新幹線の建設でございますとか、大都市の都市交通網の整備のための改良工事、民鉄線工事、それから新しい業務としての都市鉄道利便増進事業、こういったものを行っております勘定でございます。

下のほうのポイントという形で書かせていただいておりますけれども、平成19年度のポイントでございます。まず鉄道建設業務につきましては、九州新幹線、東北新幹線、それから22年度完成に向けて、非常に工事が最盛期に来てございますので、新幹線建設等の2,936億円の建設を実施いたしました。これは対前年で219億円の建設増加でございます。

また貸付・譲渡業務につきましては、貸付収入837億円、譲渡収入1,172億円を計上しております。

それから、貸借対照表ベースでございますけれども、新幹線の建設工事の進捗に伴いまして、固定資産、建設仮勘定が膨らむと。一方、またこれらの財源につきましては国、地方自治体からの補助金等によって構成されてございますので、固定負債につきましても資産見返負債が増加いたしております。

また平成19年度、常磐新線、みなとみらい21線の譲渡といった大きなものがございました。18年度と比較いたしまして、流動資産、未成工事支出金が減額しております。

また利益剰余金につきましては、平成10年に経営不振のため清算いたしました千葉急行線の債務処理に充てることといたしまして、先般、本評価委員会にお諮りをさせていただきましたところでございますけれども、6月30日付で次期中期目標期間への繰越承認といったものをいただいたところでございます。結果といたしまして、ポイントのほうで申しますと、この利益剰余金38億円につきまして、次期中期目標期間への繰り越しを行わせていただきました。

次のページにキャッシュ・フロー計算書、行政サービス実施コスト計算書というものを付けてございますけれども、これは財務諸表の一部として、添付させていただいておりますけれども、本日は、説明は省略させていただきたいと思っております。

続きまして、3ページ、海事勘定の部分をごらんいただきたいと思います。本勘定はか

つて、昔でございますと、船舶整備公団が実施してございました内航海運事業者に対しま
す建造支援のための共有建造業務、それから特定船舶製造業安定事業協会が実施してあり
ました技術支援業務あるいは構造転換業務、こういったものを引き継いだ勘定でございま
す。

船舶共有事業につきましては、平成15年度末時点で、大幅な債務超過＝283億円、
また繰越欠損金445億円といった状態でごございましたけれども、これに対します対策と
いたしまして、先ほど共有建造担当のほうからもご説明を申し上げましたけれども、平成
16年12月に策定いたしました見直し方針に基づきまして、17年度から21年度まで
の重点集中改革期間ということで対策を行っているところでございます。

19年度の事業実績でございます。ポイントのところをごらんいただきたいと思いま
すけれども、船舶共有業務につきましては31隻、うちスーパー・エコ・シップは4隻で
ございますけれども、341億円の建造決定を行いまして、また船舶使用料収入304億円
を計上いたしました。私どもの立場といたしまして、共有建造の対象を環境対応船舶とい
った公的機関が実施する政策的意義の高いものに限定するという方針を守りつつも、船舶
業界の景気動向の好調もございまして、19年度の船舶共有の建造決定は増加してござい
ます。

一方、船舶使用料の収入でございますけれども、これは共有船舶数は18年度に498
隻ございましたけれども、19年度は425隻ということによりまして、304億円、対
前年度50億円の減となっております。

下のほうに参りまして、これらの結果といたしまして、損益計算書につきましては、経常
収益につきましては、船舶使用料収入の減収等によりまして、対前年度比で減額になりまし
たけれども、経常費用につきましては、減価償却費の減額でございまして、一般管理費の
縮減といったものに努めた結果といたしまして、当期総利益といたしまして、11億円を
計上してございます。

貸借対照表の関係でございまして、資産合計2,449億円でございます。これ
から負債合計2,606億円といったものを差し引いた純負債の合計、債務超過が156
億円という形で、前年度に比べまして、51億円の改善としております。これは、私ども
の集中改革期間中にいただいてございます政府出資金の40.5億円の受け入れ、それか
ら当期総利益の11億円の結果として、これだけ改善をしてございます。ちなみに見直し
方針における予定額というものと比較いたしまして、25億円の改善となっております。

20年度以降におきましても、引き続き未収金の回収の強化でございますとか、一般管理費の抑制に努めまして、繰越欠損金の縮小・解消といったものに努めてまいり所存でございます。

4ページは海事勘定におきますキャッシュ・フロー計算書及び行政サービス実施コスト計算書でございます。

引き続きまして「基礎的研究等勘定」のページにお進みいただければ幸いです。これは運輸分野におきます基礎的研究といったものを推進するための研究費の交付、それから内航海運活性化のため、政府保証付の借入金を日本内航総連に対しまして、転貸するというので、内航総連で行います暫定措置事業における解撤交付金の支払いと、船舶建造納付金の收受というものの間のタイムラグを埋めております。この研究関係の業務と、内航総連に対します支援と、これを1つの基礎的研究等勘定といった形で実施してございます。

5ページのポイントのところをごらんいただきたいと思いますけれども、基礎的研究等の基礎的研究経理につきましては、運輸技術に関します基礎的な研究課題の公募を行いまして、採択課題、これは19年度に5つ、また継続は13でございますけれども、これに対しまして、大学、国立研究機関、民間企業といったところの研究機関と委託研究契約を締結いたしまして、3億円の交付を行ったところでございます。

また日本内航総連に対しまして、内航暫定措置事業を円滑に実施するため、529億円の貸付を行ったところでございます。

融資事業の諸費におきまして、SES船型、スーパー・エコ・シップ船型調査に係ります支出といったもので2億円の損失が発生いたしました。結果として生じた利益剰余金3,400万円につきましては、全額国庫納付させていただいておりますところでございます。こちらは勘定科目としては、特に内航総連の転貸という部分が非常に大きなシェアを占めてございます。これが基礎的研究等勘定の平成19年度の実績でございます。

6ページがその基礎的研究等勘定のキャッシュ・フロー計算書及び行政サービス実施コスト計算書でございます。これを参考にお時間のあるときにお目通しをいただければと思っております。

引き続きまして、7ページにお進みいただければと思っております。これは助成勘定でございます。かつては鉄道整備基金という特殊法人が実施しておりましたものを引き継ぎました業務をこの勘定におきまして実施してございます。業務といたしまして、JR本州

3社からの既設新幹線の譲渡収入を財源といたしまして、譲渡した新幹線の債務償還、それから建設費財源でございます。それから旧国鉄の長期債務、これは旧国鉄職員の年金関係費用の償還のための、後ほど説明させていただきます特例勘定への繰り入れ、これは1,674億円でございます。

それから都市鉄道整備費無利子貸付資金の建設勘定への繰り入れが6億円ございまして、これが既設新幹線の譲渡収入からを財源とした償還関係の業務。それからJRの本州3社からの既設新幹線の譲渡収入の一部、それから国からの補助金等、こういったものを財源といたしまして、整備新幹線の建設財源といたしまして、最初にご説明申し上げました、建設勘定、ここへの繰り入れを実施してございます。これが合計で1,474億円でございます。

それから、国からの補助金というものを財源といたしまして、鉄道利用者の利便の増進でございますとか、安心・安全の向上といったものを目的といたしました各種の助成金の交付を行っております。これが417億円でございます。こういった形の業務を行う勘定でございます。

平成19年度の事業の実績を、ポイントをベースでご説明させていただきたいと思えますけれども、鉄道助成の関係業務につきましては、新幹線鉄道整備事業関連、新幹線交付金724億円でございますけれども、これを含めまして、1,898億円を交付してございます。

それから既設新幹線の譲渡に係ります譲渡収入といたしまして、6,614億円を計上してございます。この譲渡収入によります割賦債権の回収、それから債務の償還の進捗によりまして、割賦債権及び長期借入金というものが減少してございます。これは譲渡が進みますと、それぞれ落ちていくという種類のものがございます。鉄道施設の譲渡原価、それから見返りの流動資産といったものが落ちてまいります。

それから新幹線の譲渡収入の一部を活用いたしまして、建設勘定へ無利子貸付を行ってございますことから、無利子貸付分に相当いたします特例業務勘定への支払利子の発生によりまして、当期損失を計上してございます。この損失というものは新幹線債権に基づきます利益剰余金を取り崩して処理してございます。利益剰余金のうち、既設新幹線に係ります6,999億円につきましては、次期への繰越というものがございまして、また運営費交付金国庫からいただいておりますけれども、これの執行残1,100万円につきましては国庫納付させていただいたこととございます。これが助成勘定の平成19年度の実

績でございます。

8ページはこの助成勘定で見ましたキャッシュ・フロー計算書と行政サービス実施コスト計算書でございます。

9ページがその特例業務勘定でございます。これは旧国鉄清算事業団より業務を引き継いだ鉄道建設公団から承継したものでございますけれども、土地等の資産処分収入、それから特定承継債務償還金、これは助成勘定から受け入れるものでございますけど、こういったものを受け入れまして、一方、旧国鉄職員の年金関係費用、それから共済制度発足以前の勤務期間に相当いたします恩給関係費用、また労働災害関係費用、こういったものの支払いを行っております。

19年度の事業実績、ポイントベースでご説明させていただきたいと思っておりますけれども、年金関係費用等におきまして、2,199億円の支払いを行いました。

一方、年金関係費用の支払いに充てるため、資産処分を行いまして、3,330億円の収入を計上してございます。ちょっと戻らせていただきますけれども、2,199億円の年金関係の支払いというものにつきましては、貸借対照表上の引当金の減額という形であられてきてございます。

先ほど、申し上げました経常収益の処分用資産売却収入が3,330億円計上されておりますけれども、これは大阪の梅田駅北ブロックなど、17ヘクタールの土地売却に伴いますものでございまして、実際に売れましたのは3,330億円なんですけれども、売却土地の簿価が75億円というものでございます。これにつきまして、75億円の簿価のものを3,330億円余りで売りましたので、非常に大きな利益が立っているというものでございます。

この利益は、将来の年金の支払いに充てるために、有価証券で運用いたします。そうしますと、貸借対照表上は投資有価証券という形で、現れてきます。その結果、流動資産、固定資産が大幅に増加いたします。

また、補助金収入でございますけれども、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律に基づきまして、特例業務の確実かつ円滑な業務実施というものを目的といたしまして、国から補助金をいただいてまいりました。しかしながら、19年度以前でございますと、本州3社株式、あるいは、土地の資産処分の進捗というものによりまして、この勘定の財政状況が改善されてまいりましたので、平成18年度の325億円に対しましては、平成19年度はゼロという形になってございます。

特例業務勘定は、資産、負債とも、巨額でございます。また純資産の合計でも右上をご覧いただきたいと思いますが、1兆3,441億円という形になってございます。しかしながら、現役の負担世代がないスキームで将来にわたり年金の支払いを行わなければならないこと。あるいは国鉄あるいは国鉄清算事業団の法人格を引き継いでいるということに伴います訴訟リスク等々の存在でございますとか、あるいはまだ売却予定の土地もございまして、こういったものがきちんと売れるような形の基盤整備事業といったものの必要性を勘案いたしまして、安全確実かつ余裕を持った資金の運用というものをする必要があると考えております。また、年金追加費用等の引当金につきまして、毎期計上額の見直しといったものを実施しているところでございます。

一部繰り返しになりますけれども、当該勘定全体といたしましては、処分用の資産の売却収入のほかに受取利息、将来の年金給付の物価スライド条件の見直しに伴います共済年金追加費用引当金の戻入益を計上してございます。こういったものがございまして、5,000億円余りの利益となっております。これにつきましては、その前年度の利益剰余金と合わせました1.3兆円は旧国鉄職員の年金等の支払財源として、次期中期目標期間に繰り越すという形にさせていただいております。

9ページがこの特例業務勘定で、10ページがこの特例業務勘定に対応いたしましたキャッシュ・フローの計算書及び実施コスト計算書でございます。

それから11ページはそれぞれの各勘定を合計したものでございます。貸借対照表からごらんいただきたいと思いますが、流動資産につきましては7兆199億円、これは元金の回収によります割賦債権の減、助成勘定が効いてまいっております。また固定資産につきましては新幹線の建設工事が進みますと増えていくということで、5兆9,780億円。資産合計といたしまして、12兆9,979億円という状況でございます。

一方、負債、これは負債といいましても、流動負債の額はこれだけでございますけれども、これは1年以内に返済するというものが主でございます。この流動負債の額に計上されてございますのはこれだけでございます。

また固定負債につきましては、9兆5,618億円。これにつきましては、借入金の原因でございまして、負債合計は10兆6,708億円で、差額でございます純資産合計が対前年度で4,632億円の増で、2兆3,271億円。負債・純資産合計はこういった数字でございます。

下に損益ベースの数字がございまして、9,111億

円。その中で鉄道助成業務がこの数字、また資産処分業務費がこういった数字でございます。当期総利益が4,602億円、対前年2,179億円の増で、合計といたしましては1兆3,714億円でございます。

また経常収益といたしまして、足し上げた数字は右肩にございますけれども、土地売却の増、これは特例業務勘定、先ほど申し上げましたけれども、この部分が非常に増えている、対前年2,940億円の増というものでございまして、これだけ出ていると。

一方、JR東海の株式売却が平成18年度にございましたけど、19年度がございませんので、この部分が減っているという形でございます。結果といたしまして、1兆3,714億円、対前年745億円の減額という形で決算を計上させていただいております。

12ページにつきましては、これは各勘定合計でキャッシュ・フローと行政サービス実施コストを計算したものでございます。

大変雑駁な説明、かつ早口でお聞き取りにくかったこともあるかと思っておりますけれども、平成19年度の財務諸表につきましてご説明させていただきました。

【事務局】 今の説明でございますが、鉄道・運輸機構のこの財務諸表の扱いでございますけれども、その扱いにつきまして、一言申し上げさせていただきますと、この財務諸表につきましては、法律に基づきまして、この評価委員会、すなわちこの分科会のご意見を聴取した上で国土交通大臣が承認するという手続になっております。そういった観点で、ご意見などございましたら、お伺いできればということでございます。

【分科会長】 じゃ、そういうことでございますので、ご質問も含めてご意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。どうぞ、先生。

【委員】 ご説明ありがとうございました。海事勘定のところで1点質問させていただきます。3ページですけれども、この債務超過のところは毎回課題になるところなのかもしれませんけれども、今156億円になって、年々減少してきているということだろうと思っておりますけれども、今後のこの減少の見込みについて教えていただけますか。

【鉄運機構】 先ほどから説明しておりますように、見直し方針というのがございまして、再来年度には49億円ということでございます。今年は115億円という数字がございまして、幸い国のほうから、先ほどの船舶のSESという建造のために40億円、若干今年39億5,100万円という金額ですが、そういう金額が来て、債務超過自体は減るわけですが、さらにここで利益をいかに出していくのかということがございます。

先ほど説明いたしましたけれども、当初、始まりのときに、平成17年度に建造量が2

22億円の目標のときに111億円しかございません。船は一度建造決定いたしますと、十四、五年間共有期間というのがございまして、その間収入が入ってくる仕組みでございます。今、予算以上に建造が増えてまいりましたので、だんだん厚みを増しまして、収入が増えてくるんだろうと予想しておりますのと、それから一般管理費も含めて費用節減、それから大きな未収金を出しているような会社を処理することによって、戻入益をいただいたり、あるいは場合によっては船を売却しまして、そういったものの売却益から出ることがございます。

今、こういう状況でございますので、非常に船価が高くて、中古船でもそこそこ売れるような市況がございまして、今後どうなっていくか、また別といたしまして、そういうあらゆることをいたしまして利益を出していくということでございまして、この債務超過の156という数字は、早急にゼロにしていこうと。21年度は49億円ですが、その先もゼロに向かっているということで動いてきております。

それとあと繰越欠損金が多額に残っておりますけれども、結局、この部分は利益の部分を出していかにかというところでございまして、そういうことでやっていきたいということですが、これは非常に時間がかかるかもしれませんが、全力で、先ほど申し上げましたように建造量も増えておりますので、利益を出していきたいと思っております。

以上です。

【委員】 この超過額の減少には、今の見直し計画の政府出資金が随分効いているのかなと思っております、でもそれがずうっと期待できるんじゃないかと、時限的なものだったときのその残りの債務超過額がどうなるのかなというのが疑問だったんですけど、今の話だと、例えば引当金の戻しとか、あるいは管理費とかそういうところで「利益」を上げることによって、ゼロになっていくであろうという見込みを持っていらっしゃるということですね。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか。先生は。

【委員】 よろしいです。

【分科会長】 先生。

【委員】 多分、ほかの勘定は大抵普通の会計の考え方で資産があつてということで、そんなに違和感はないんですが、この基礎研究勘定が多分ある意味では研究活動に対していろいろなお金を出して、それで何を対価として機構が受け取っているのかという部分が、なかなか見えにくいといえますか、お金がいろいろなところに研究で委託したり、いろいろ

るな研究の助成をしたということ自体が、これは社会的には意義があるわけですが、ほかの事業に比べると、なかなか機構にそれ自体から収入が入っているわけではないので、こういうもののとらえ方が非常に難しいだろうと思います。

特に、ここの基礎勘定のほうは資産のほうも結局貸付金のほうの520何億円ですか、その大きな部分がほとんどの流動資産の中に占めていますから、ある種のこれはほんとうにいわゆるファンドでお金をいろいろなところに運用して、その上がりでいろいろな研究助成をします。我々大学の人間もそういうところからいろいろな研究助成をもらっているのです、こういう活動自体の存在はありがたいんですが、どうしても財務的に見ると、これでもうかっている、もうかっていないとか、財産状況が健全かどうかといっても、そもそもそういうほかの勘定とかなり異質なものである、これで行政コスト計算書が出ていて、逆にこれは、貸借対照表や損益計算書よりもむしろこの行政コスト計算書これ自体が一番意味があるところで、ここのところで、これだけのコストがかかっていますということがはっきり出ると。

ただ、どうしても繰り返しますけれども、そのわりにほかの事業と違って、じゃ、この活動の結果として、どれだけ機構に収入があるのか、あるいは社会に便益があるのかというところは見にくいので、多分、こういうものはこの機構だけの問題ではなくて、特に特殊なといいますか、こういう研究への助成という活動をしているところの会計処理、財務の処理というのが、多分これはこの機構だけではなくて、国土交通省あるいは文部科学省は我々がお世話になりますが、そういうところでたくさん所管のところでもこういう会計のこれをどう解釈して、会計というのはただの報告だけじゃなくて、最近はこのを見て、その数字から今度次のアクションをどうするかということに使うのが会計の役割だというふうに積極的になっていますので、機構としても、国全体の方針や会計は1つの社会的ルールなので、機構だけがこういうふうにしますというのは、なかなか独自のものは無理ですけれども、やっぱり特にこういう変わった勘定を持っておられるところとして、こういう会計情報を次へのアクションにどう使っていくのかというようなことをちょっと先行的に今後の活動がありますので、機構の中でも会計士やいろいろな経営のいろいろな専門の方と検討していただいて、こういう会計情報をこれからの業務にどう使っていくか。これは私自身もいろいろこういう研究をしながらも、よくわからないところなんですけれども、考えていただければと思います。

全体として、私の印象としては、各勘定の情報のまとめ方がいいですか、会計の情報の

まとめ方としては、特段に問題はないし、きちっと通常の会計の処理の方法でやっている。最後についてはこれだけの大量の資料なのであれですが、きょう、概略で見せていただいた限りでは、私としては通常の会計処理、日本でのいろいろな標準的なやり方に照らしても、そんなに問題はないだろうという印象です。以上です。

【分科会長】 ほかの先生方、いかがですか。先生、ご意見はありますか。

【委員】 特にありません。

【分科会長】 よろしいですか。先生、よろしいですか。

【委員】 全体としてはいろいろなことをやっておられるということで、結構かと思えます。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、例えばいいご意見はありましたけれども、全体として特段の修正等々のご意見はなさそうですね。

それでは、本件、19年度財務諸表については、当分科会としては了承したということによろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは議題の審議はこれですべて終了したことになります。委員の先生方におかれましては、長時間、どうもありがとうございました。

それでは司会をお返しいたします。

【事務局】 委員の先生方におかれましては、本日2時間半以上、長時間にわたりまして、熱心にご審議いただきまして、本当にありがとうございました。改めて御礼申し上げます。

今後のスケジュールを簡単にご紹介させていただきます。本日ご審議いただきました結果でございますけれども、今月、8月26日に親委員会である国土交通省独立行政法人評価委員会、木村委員長にご報告いたします。

それから8月末頃になりますが、その結果を総務省に提出するという扱いになってございます。

26日でございますけれども、会長がご出張中ということでございますので、本日ご欠席されておりますけれども、委員にご出席をいただく予定となっております。当面、26日に向けまして、事務局におきまして、本日いただきました評価結果を踏まえまして、評

価理由ですとか、課題とか改善点に対するご意見等、これは文章上の取りまとめをさせていただきますまして、これは本日のご議論の結果を踏まえまして、分科会長のご指導を賜りながら、最終的な調整をさせていただいて、委員の先生方には最終的なでき上がったものをご送付させていただくという段取りとさせていただきます。

最後になりましたが、この評価結果の公表でございますけれども、公表は他の分科会との関係もございますので、分科会の検討結果がすべてまとまった段階で、まとめて公表されるということもご案内申し上げます。

それから本日の分科会の内容につきましては、議事の概要として作成した上で、速やかに公表することとさせていただきます。議事録につきましては、後日その内容をご確認いただくためにメールなどでお送りしますので、お忙しいところ大変恐縮ですが、念のためご覧いただければと思います。

また本日の資料、大変重うございますので、机の上に置いておいていただければ郵送させていただきます。

以上をもちまして、第19回国土交通省独立行政法人評価委員会鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を終了させていただきます。長時間にわたりまして、ご審議いただきましてほんとうにありがとうございました。

【分科会長】 御苦労さまでした。

了